ARREST VAN HET HOF (Tweede kamer)

17 december 2020*

„Prejudiciële verwijzing – Harmonisatie van de wetgevingen – Verordening (EG) nr. 715/2007 – Artikel 3, punt 10 – Artikel 5, lid 2 – Manipulatie-instrument – Motorvoertuigen – Dieselmotor – Emissie van verontreinigende stoffen – Programma dat inwerkt op het motormanagementsysteem – Technologieën en strategieën waarmee de emissie van verontreinigende stoffen kan worden beperkt”

In zaak C-693/18,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door onderzoeksrechters bij de tribunal de grande instance de Paris (rechtbank van eerste aanleg Parijs, Frankrijk) bij beslissing van 26 oktober 2018, ingekomen bij het Hof op 29 oktober 2018, in de strafprocedure tegen

X,

in tegenwoordigheid van:

CLCV e.a.,

A e.a.,

B,

AGLP e.a.,

C e.a.,

wijst

HET HOF (Tweede kamer),

samengesteld als volgt: A. Arabadjiev, kamerpresident, T. von Danwitz en P. G. Xuereb (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: E. Sharpston,

griffier: V. Giacobbo, administrateur,

* Procestaal: Frans.

gezien de stukken en na de terechtzitting op 7 november 2019,

gelet op de opmerkingen van:

– X, vertegenwoordigd door D. Lecat, P. Benson en J. Philippe, avocats, alsmede door R. B. A. Wollenschläger, Rechtsanwalt,

– A e.a., vertegenwoordigd door C. Constantin-Vallet, avocat,

– B, vertegenwoordigd door P. Peuvrel en X. Leuck, avocats,

– AGLP e.a., vertegenwoordigd door F. Sartre, avocat,

– C e.a., vertegenwoordigd door J. Bensaid en F. Verdier, avocats,

– de Franse regering, aanvankelijk vertegenwoordigd door D. Colas, J. Traband, E. Leclerc en A.-L. Desjonquères, vervolgens door J. Traband, E. Leclerc en A.-L. Desjonquères als gemachtigden,

– de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door G. Palatiello en P. Pucciariello, avvocati dello Stato,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door J.-F. Brakeland, M. Huttunen en A. C. Becker als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 30 april 2020,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 3, punt 10, en artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB 2007, L 171, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een strafprocedure die is ingeleid tegen vennootschap X, een automobielfabrikant, omdat zij motorvoertuigen op de Franse markt heeft gebracht die zijn uitgerust met software waarmee het systeem ter beperking van de emissie van verontreinigende gassen kan worden gewijzigd naargelang de gedetecteerde rijomstandigheden.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

3 Bij reglement nr. 83 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) – Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van voertuigen met betrekking tot de emissie van verontreinigende stoffen overeenkomstig de aan de door de motor vereiste brandstof gestelde eisen (PB 2006, L 375, blz. 238) worden technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen vastgesteld.

4 Punt 2.16 van dat reglement luidt:

„In dit reglement wordt verstaan onder:

[...]

‚manipulatievoorziening' (*defeat device*): ieder constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het toerental van de motor, de versnelling, de aanzuigonderdruk of enige andere parameter meet om de werking van een onderdeel van het emissiebeperkingssysteem te activeren, te moduleren, te vertragen of uit te schakelen, zodat de doeltreffendheid van het emissiebeperkingssysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal voertuiggebruik redelijkerwijze kunnen optreden. Een dergelijk constructieonderdeel wordt niet als manipulatievoorziening beschouwd indien:

2.16.1. het nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren; of

2.16.2. het slechts functioneert als de motor gestart wordt; of

2.16.3. het gebruik ervan grotendeels in aanmerking wordt genomen in de testprocedures van type I of type VI."

5 Uit punt 7.3.1.2 van VN/ECE-reglement nr. 83 blijkt dat uitlaatgasrecirculatie [*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)] behoort tot de parameters van het systeem tegen verontreiniging.

Unierecht

Besluit 97/836

6 Krachtens artikel 1 van besluit 97/836/EG van de Raad van 27 november 1997 inzake de toetreding van de Europese Gemeenschap tot de overeenkomst van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen („Herziene overeenkomst van 1958") (PB 1997, L 346, blz. 78), is de Europese Gemeenschap toegetreden tot deze overeenkomst.

7 Artikel 3, lid 1, van dit besluit luidt als volgt:

„Overeenkomstig artikel 1, lid 5, van de [herziene overeenkomst van 1958] verklaart de Gemeenschap haar toetreding te beperken tot de toepassing van de VN/ECE-reglementen waarvan de lijst in bijlage II bij dit besluit is opgenomen".

8 VN/ECE-reglement nr. 83 maakt deel uit van de VN/ECE-reglementen waarvan de lijst in die bijlage II is opgenomen.

Kaderrichtlijn

9 Overweging 11 van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB 2007, L 263, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1060/2008 van de Commissie van 7 oktober 2008 (PB 2008, L 292, blz. 1) (hierna: „kaderrichtlijn") luidt als volgt:

„[…] De VN/ECE-reglementen waartoe de Gemeenschap krachtens dit besluit toetreedt, en de wijzigingen van VN/ECE-reglementen waartoe de Gemeenschap al is toegetreden, dienen bijgevolg als voorschriften voor de EG-typegoedkeuring of als alternatieven voor de bestaande communautaire wetgeving in de communautaire typegoedkeuringsprocedure te worden opgenomen. […]"

10 Artikel 34, lid 1, van deze kaderrichtlijn bepaalt:

„De VN/ECE-reglementen waartoe de Gemeenschap is toegetreden en die in bijlage IV, deel I, en in bijlage XI zijn vermeld, maken op dezelfde wijze als de bijzondere richtlijnen of verordeningen deel uit van de EG-typegoedkeuring voor voertuigen. Zij zijn van toepassing op de categorieën voertuigen zoals aangegeven in de desbetreffende kolommen van de tabel van bijlage IV, deel I, en bijlage XI."

11 Artikel 35, lid 1, eerste alinea, van die kaderrichtlijn bepaalt:

„Voor zover zij hetzelfde toepassingsgebied en hetzelfde onderwerp hebben worden de in bijlage IV, deel II, genoemde VN/ECE-reglementen en de overeenkomstige bijzondere richtlijnen of verordeningen als gelijkwaardig erkend."

12 VN/ECE-reglement nr. 83 is opgenomen in bijlage IV bij de kaderrichtlijn.

Verordening nr. 715/2007

13 De overwegingen 1 en 4 tot en met 6 van verordening nr. 715/2007 luiden als volgt:

„(1) […] De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies moeten […] worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de voorschriften van lidstaat tot lidstaat verschillen en om voor een hoog niveau van milieubescherming te zorgen.

[…]

(4) […] [E]missies uit de vervoersector (vervoer door de lucht, over zee en over het land), van huishoudens en uit de energie-, landbouw- en industriesector [moeten verder] worden verminderd om de EU-doelstellingen inzake luchtkwaliteit te verwezenlijken. […]

(5) Om de luchtkwaliteitsdoelstellingen in de Europese Unie te halen, moet onverminderd worden gestreefd naar vermindering van voertuigemissies. […]

(6) Met name de stikstofoxide-uitstoot van dieselvoertuigen moet aanzienlijk dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging. […]"

14 In artikel 3, punten 6 en 10, van deze verordening is bepaald:

„In deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan wordt verstaan onder:

[…]

6. ‚uitlaatemissies': de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes;

[…]

10. ‚manipulatie-instrument': een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn".

15 Artikel 4, leden 1 en 2, van die verordening luidt:

„1. De fabrikanten tonen aan dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. De fabrikanten tonen ook aan dat alle nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die een typegoedkeuring behoeven en die worden verkocht of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen.

In deze verplichtingen is inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I en de uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5.

2. De fabrikanten zien erop toe dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van het emissiebeheersingssysteem en de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen worden nageleefd.

Bovendien moeten de door de fabrikant genomen technische maatregelen zo zijn dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met deze verordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. […]

[…]”

16 Artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007 bepaalt:

„1. De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen.

2. Het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, is verboden. Dit verbod geldt niet indien:

a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;

b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt,

of

c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.”

17 In bijlage I bij deze verordening, met als opschrift „Emissiegrenswaarden”, zijn met name de emissiegrenswaarden voor stikstofoxiden vastgelegd.

Verordening nr. 692/2008

18 Artikel 1 van verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening nr. 715/2007 (PB 2008, L 199, blz. 1) bepaalt:

„Deze verordening bevat maatregelen ter uitvoering van de artikelen 4, 5 en 8 van verordening [nr. 715/2007].”

19 Artikel 2, punt 18, van verordening nr. 692/2008 luidt als volgt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[…]

18. ‚systeem voor emissiebeheersing’: […] in verband met het OBD-systeem [boorddiagnosesysteem], het elektronische motormanagement en alle emissiegerelateerde onderdelen van het uitlaat- en het verdampingssysteem die ingangssignalen leveren aan of uitgangssignalen ontvangen van het motormanagement”.

20 In bijlage III bij die verordening, met het opschrift „Controle van de gemiddelde uitlaatemissie bij omgevingsomstandigheden (test van type 1)”, is bepaald:

„1. Inleiding

Deze bijlage geeft een beschrijving van de procedure voor de test van type 1 ter controle van de gemiddelde uitlaatemissies bij omgevingsomstandigheden.

[…]”

21 Bijlage XI bij verordening nr. 692/2008, met als opschrift „Boorddiagnosesystemen (OBD-systemen) voor motorvoertuigen”, bepaalt in aanhangsel 2 betreffende de „essentiële kenmerken van de voertuigfamilie”:

„[…]

Systeem voor emissiebeheersing:

[…]

– uitlaatgasrecirculatie (d.w.z. met of zonder).

[…]”

Frans recht

22 Artikel L. 213-1 van de code de la consommation (Frans wetboek van consumentenrecht), in de versie die van toepassing was tot en met 18 maart 2014, bepaalde:

„Zal worden gestraft met een gevangenisstraf van maximaal twee jaar en een geldboete van maximaal 35 000 EUR, of met een van deze twee straffen, eenieder die, ongeacht of hij al dan niet zelf partij is bij de overeenkomst, de contractant op enigerlei wijze, in voorkomend geval door tussenkomst van een derde, heeft misleid of geprobeerd te misleiden:

1° hetzij over de aard, de soort, de herkomst, de wezenlijke kenmerken, de samenstelling of het gehalte aan nuttige bestanddelen van welk product dan ook;

2° hetzij over de geleverde hoeveelheid dan wel, in geval van levering van een zaak die niet overeenstemt met de in de overeenkomst beschreven zaak, over de identiteit ervan;

3° hetzij over de geschiktheid voor gebruik, de aan het gebruik van het product verbonden risico’s, de verrichte controles, de gebruiksaanwijzingen of de te nemen voorzorgsmaatregelen.”

23 Artikel L. 213-1 van dit wetboek, in de versie die van toepassing was van 19 maart 2014 tot en met 30 juni 2016, bepaalde:

„Zal worden gestraft met een gevangenisstraf van maximaal twee jaar en een geldboete van 300 000 EUR, eenieder die, ongeacht of hij al dan niet zelf partij is bij de overeenkomst, de contractant op enigerlei wijze, in voorkomend geval door tussenkomst van een derde, heeft misleid of geprobeerd te misleiden:

1° hetzij over de aard, de soort, de herkomst, de wezenlijke kenmerken, de samenstelling of het gehalte aan nuttige bestanddelen van welk product dan ook;

2° hetzij over de geleverde hoeveelheid dan wel, in geval van levering van een zaak die niet overeenstemt met de in de overeenkomst beschreven zaak, over de identiteit ervan;

3° hetzij over de geschiktheid voor gebruik, de aan het gebruik van het product verbonden risico's, de verrichte controles, de gebruiksaanwijzingen of de te nemen voorzorgsmaatregelen.

Het bedrag van de geldboete kan, naar evenredigheid van de voordelen die een dergelijk strafbaar feit oplevert, worden bepaald op 10 % van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaaromzetcijfers die op datum van de feiten bekend zijn."

24 Artikel L. 213-2 van dat wetboek, in de versie die van toepassing was tot en met 18 maart 2014, luidde:

„De in artikel L. 213-1 bedoelde straffen worden verdubbeld:

1° indien de in dit artikel omschreven strafbare feiten tot gevolg hebben gehad dat het gebruik van het product gevaarlijk is voor de gezondheid van mens of dier;

2° indien het strafbare feit of de poging daartoe zoals omschreven in artikel L. 213-1, is gepleegd:
a) hetzij met behulp van valse of onjuiste gewichten, maten of andere instrumenten;
b) hetzij met behulp van handelingen of technieken om de analyse of de dosering, de weging of de meting te vervalsen, dan wel de samenstelling, het gewicht of het volume van goederen te vervalsen, ook vooraleer dat effectief gebeurt;
c) hetzij met behulp van bedrieglijke gegevens om een eerdere, juiste handeling voor te wenden."

25 Artikel L. 213-2 van hetzelfde wetboek, in de versie die van toepassing was van 19 maart 2014 tot en met 30 juni 2016, bepaalde:

„I.- De in artikel L. 213-1 bedoelde straffen worden vastgesteld op een gevangenisstraf van vijf jaar en een geldboete van 600 000 EUR, indien het strafbare feit of de poging daartoe zoals omschreven in hetzelfde artikel, is gepleegd:

1° hetzij met behulp van valse of onjuiste gewichten, maten of andere instrumenten;

2° hetzij met behulp van handelingen of technieken om de analyse of de dosering, de weging of de meting te vervalsen, dan wel de samenstelling, het gewicht of het volume van goederen te vervalsen, ook vooraleer dat effectief gebeurt;

3° hetzij met behulp van bedrieglijke gegevens om een eerdere, juiste handeling voor te wenden.

II.- De in artikel L. 213-1 bedoelde straffen worden vastgesteld op een gevangenisstraf van zeven jaar en een geldboete van 750 000 EUR, indien het strafbare feit of de poging daartoe, zoals omschreven in hetzelfde artikel:

1° tot gevolg heeft gehad dat het gebruik van het product gevaarlijk is voor de gezondheid van mens of dier;

2° is gepleegd in het kader van een georganiseerde bende.

III.- De geldboeten waarin dit artikel voorziet, kunnen, naar evenredigheid van de voordelen die een dergelijk strafbaar feit oplevert, worden bepaald op 10 % van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaaromzetcijfers die op datum van de feiten bekend zijn."

26 Artikel L. 213-6 van dit wetboek luidt als volgt:

„Aan rechtspersonen die overeenkomstig artikel 121-2 van het strafwetboek strafrechtelijk aansprakelijk worden bevonden voor de in de artikelen L. 213-1 tot en met L. 213-4 bedoelde strafbare feiten, worden naast de overeenkomstig artikel 131-38 van het strafwetboek bepaalde geldboete de in de punten 2° tot en met 9° van artikel 131-39 van het strafwetboek bedoelde straffen opgelegd.

Het verbod bedoeld in punt 2° van artikel 131-39 van het strafwetboek ziet op de activiteit in of bij de uitoefening waarvan het strafbare feit is gepleegd."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

27 Vennootschap X is een automobielfabrikant die motorvoertuigen verhandelt in Frankrijk. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat deze vennootschap wordt verweten dat zij in Frankrijk voertuigen in het verkeer heeft gebracht die zijn uitgerust met software die de goedkeuringsfase van die voertuigen kan detecteren teneinde de resultaten te vervalsen van de controles op de emissie van verontreinigende gassen, in het bijzonder stikstofoxiden (NOx), die in deze fase worden verricht.

28 Op 28 september 2015 heeft de vicevoorzitter, belast met transport, van de conseil régional d'Île-de-France (regionale raad van de regio Île-de-France, Frankrijk), naar aanleiding van berichten in de pers, bij de procureur de Paris (officier van justitie Parijs, Frankrijk) aangifte gedaan van de handelwijze van vennootschap X met betrekking tot het op de markt brengen van voertuigen die met deze software waren uitgerust.

29 Op 2 oktober 2015 heeft het parquet de Paris (openbaar ministerie Parijs, Frankrijk), dat van mening was dat die feiten als „gekwalificeerde misleiding" moesten worden gekwalificeerd, zich gewend tot de Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (Franse centrale dienst voor de bestrijding van milieu- en volksgezondheidsdelicten), opdat een onderzoek zou worden ingesteld naar de omstandigheden waarin de betrokken voertuigen op de Franse markt waren gebracht.

30 Tegelijkertijd heeft de Franse ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (minister van Ecologie, Duurzame Ontwikkeling en Energie) de Service national des enquêtes (SNE) de la direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (Franse nationale inlichtingendienst van het directoraat-generaal Mededinging, Consumentenzaken en Fraudebestrijding) gevraagd om te onderzoeken of voertuigen die op het Franse grondgebied waren verkocht, met dergelijke software waren uitgerust.

31 In het kader van de goedkeuring met betrekking tot de emissie van verontreinigende stoffen worden de voertuigen getest volgens een protocol waarvan de parameters zijn vastgelegd in de regelgeving, in het bijzonder het gevolgde snelheidsprofiel, de temperatuur en de voorconditionering van het voertuig. Het snelheidsprofiel dat voor de goedkeuringstest wordt gebruikt, de „New European Driving Cycle" (NEDC), wordt uitgevoerd in een laboratorium en

bestaat uit vier achtereenvolgende rijcycli in de stad en daarna een rijcyclus buiten de stad. Aan de hand hiervan kan dus worden nagegaan of de hoeveelheid uitgestoten NOx lager is dan de in bijlage I bij verordening nr. 715/2007 vastgestelde maximumdrempel.

32 De uitlaatgasrecirculatieklep (hierna: „EGR-klep") is een van de technologieën die door autofabrikanten, waaronder vennootschap X, worden gebruikt om de door onvolledige brandstofverbranding gegenereerde NOx-uitstoot te regelen en te beperken.

33 Door de EGR-klep te openen worden de uitlaatgassen naar het inlaatspruitstuk geleid om ze een tweede keer te verbranden en door middel van een warmtewisselaar af te koelen. De EGR-klep wordt bestuurd door een motormanagementsysteem, dat het in het voertuig ingebouwde computersysteem vormt en de verschillende in het voertuig geïntegreerde functies, zoals die met betrekking tot het motorbeheer, de transmissie of de veiligheid, elektronisch regelt. De opening van de EGR-klep wordt in real time bediend door het motormanagementsysteem, dat de actuator van deze klep aanstuurt op basis van informatie die wordt verstrekt door verschillende sensoren, met name de snelheids-, de motortemperatuur- of de luchttemperatuursensor. De doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem hangt dus af van de opening van deze klep, die wordt aangestuurd door de broncode van de software in het motormanagementsysteem.

34 De SNE heeft bij zijn rapport de resultaten van de tests gevoegd die zijn uitgevoerd door de Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC) (centrale instantie voor voertuigtests), de enige instantie in Frankrijk die bevoegd is om goedkeuringstests van voertuigen uit te voeren. Uit deze tests, die bedoeld waren om na te gaan of een vermoeden van fraude met de tests inzake emissiebeheersing gerechtvaardigd was, bleek dat de NOx-uitstoot van bepaalde gecontroleerde voertuigen van vennootschap X naargelang het voertuig 2, 3,2, 3,4 of 3,6 keer hoger waren dan de waarden die tijdens de procedure voor goedkeuring van die voertuigen waren vastgesteld.

35 Uit aanvullende tests die het Institut français du pétrole Énergies Nouvelles (IFPEN) (Frans onderzoeksinstituut op het gebied van aardolie en nieuwe energie) op verzoek van het ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (ministerie voor Ecologie, Duurzame Ontwikkeling en Energie, Frankrijk) op drie voertuigen van deze vennootschap heeft verricht, is tevens gebleken dat het NOx-emissieniveau lager was wanneer een goedkeuringscyclus werd herkend, waarbij de opening van de EGR-klep dan aanzienlijk werd vergroot.

36 Op 16 oktober 2015 heeft de bestuursvoorzitter van de Franse dochteronderneming van vennootschap X tijdens een verhoor zonder aanhouding verklaard dat hij niet in kennis was gesteld van de werking van deze software en het frauduleuze karakter ervan, en gepreciseerd dat de daarmee uitgeruste voertuigen zouden worden teruggeroepen voor een update van die software.

37 Op 15 en 18 december 2015 heeft een advocatenkantoor op verzoek van vennootschap X een document toegezonden aan de rechercheurs om aan te tonen dat het EGR-systeem niet als een „manipulatie-instrument" in de zin van verordening nr. 715/2007 kon worden aangemerkt.

38 Naar aanleiding van dat onderzoek heeft de Procureur de la République (officier van justitie van de Franse Republiek) op 19 februari 2016 drie onderzoeksrechters bij de tribunal de grande instance de Paris (rechtbank van eerste aanleg Parijs, Frankrijk) met de zaak belast. In de inleidende vordering werd vennootschap X verweten dat zij sinds 1 september 2009 in Frankrijk de kopers van voertuigen met een Euro 5- of Euro 6-dieselmotor had misleid omtrent de wezenlijke

kenmerken van die voertuigen wegens de aanwezigheid van een met verordening nr. 715/2007 strijdig manipulatie-instrument, alsook omtrent de verrichte controles, met de verzwarende omstandigheid dat de feiten ertoe hadden geleid dat het gebruik van die producten gevaarlijk was voor de gezondheid van mens en dier.

39 De onderzoeksrechters bij de tribunal de grande instance de Paris hebben een gerechtelijk deskundigenonderzoek gelast om de resultaten te analyseren van de door de bestuurlijke autoriteiten uitgevoerde tests, te weten de door de UTAC en het IFPEN verrichte tests, en om eventuele andere technische analysen uit te voeren, teneinde de werking van de betrokken software te beschrijven en duidelijk te maken welke invloed die software heeft op de toename van de NOx-uitstoot door voertuigen die ermee zijn uitgerust. In zijn rapport, dat op 26 april 2017 is ingediend, was de deskundige van mening dat de betrokken voertuigen waren uitgerust met een instrument dat de goedkeuringsprocedure kan herkennen, met het oog op deze goedkeuring de werking van de uitlaatgasrecirculatie kan moduleren en ten behoeve van deze procedure de NOx-uitstoot kan beperken. Hij was van oordeel dat de emissiecontrolesystemen van deze voertuigen waren gemanipuleerd om de opening van de EGR-klep te vergroten wanneer een goedkeuringscyclus werd herkend. De beperking van de opening van deze klep tijdens het normale gebruik van die voertuigen vermindert de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem, met een hogere NOx-uitstoot tot gevolg.

40 Volgens de deskundige zouden de betrokken voertuigen, indien de EGR-klep bij normaal gebruik van die voertuigen op dezelfde wijze zou hebben gewerkt als tijdens de goedkeuringsprocedures, aanzienlijk minder NOx hebben uitgestoten, zouden het verbruik en het vermogen van die voertuigen lager zijn geweest en zouden de onderhoudsbeurten frequenter en duurder zijn geweest. Dankzij de uitgevoerde manipulatie beschikten de voertuigen over een groter acceleratie- en motorvermogen en raakten de inlaatspruitstukken, de kleppen en de verbrandingskamer minder vervuild, waardoor de motor langer meeging en betrouwbaarder was. Zonder deze manipulatie zouden de betrokken voertuigen dus niet goedgekeurd geweest zijn.

41 Op 28 maart 2017 is vennootschap X opgeroepen om te verschijnen voor de onderzoeksrechters bij de tribunal de grande instance de Paris. Aangezien zij de status van *témoin assisté* (specifieke status naar Frans recht tussen die van gewoon getuige en verdachte) genoot, heeft zij geweigerd om de haar gestelde vragen te beantwoorden. Tevens hebben de gerechtelijke autoriteiten van de lidstaat waar vennootschap X haar statutaire zetel heeft, geweigerd om de door de onderzoeksrechters gevraagde elementen van het onderzoek te verstrekken. Overigens hebben meer dan 1 200 personen zich civiele partij gesteld in het kader van het onderhavige gerechtelijk vooronderzoek.

42 De onderzoeksrechters bij de tribunal de grande instance de Paris zetten uiteen dat de instrumenten waarmee kan worden ingewerkt op de werking van het emissiecontrolesysteem van voertuigen, verschillende vormen kunnen aannemen, en dat derhalve moet worden bepaald wat onder het begrip „manipulatie-instrument” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 wordt verstaan, aangezien deze bepaling dit begrip definieert aan de hand van verschillende begrippen die nog niet door het Hof zijn uitgelegd.

43 Aangezien de kwalificatie als „misleiding” die wordt overwogen in het kader van het strafonderzoek dat in het hoofdgeding aan de orde is, berust op de kwalificatie als „manipulatie-instrument” in de zin van artikel 3, punt 10, en artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, achten de onderzoeksrechters bij de tribunal de grande instance de Paris een

uitlegging van deze bepalingen noodzakelijk voor het nemen van een beslissing over zowel het eventueel aanmerken van vennootschap X als verdachte als de vraag of de zaak na afloop van het onderzoek naar de vonnisrechter wordt verwezen.

44 In die omstandigheden hebben de onderzoeksrechters bij de tribunal de grande instance de Paris de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Uitlegging van het begrip ‚constructieonderdeel'
   a) Wat wordt verstaan onder het begrip ‚constructieonderdeel' in artikel 3, punt 10, van verordening [nr. 715/2007], waarin een definitie wordt gegeven van ‚manipulatie-instrument' (*defeat device*)?
   b) Kan een in het motormanagementsysteem ingebouwd programma of meer algemeen een programma dat inwerkt op het motormanagementsysteem om dit te manipuleren, als een ‚constructieonderdeel' in de zin van dit artikel worden beschouwd?

2) Uitlegging van het begrip ‚emissiecontrolesysteem'
   a) Wat wordt verstaan onder het begrip ‚emissiecontrolesysteem' in artikel 3, punt 10, van verordening [nr. 715/2007], waarin een definitie wordt gegeven van ‚manipulatie-instrument' (*defeat device*)?
   b) Omvat dit ‚emissiecontrolesysteem' alleen technologieën en strategieën om de emissies (van met name NOx) na het ontstaan ervan te behandelen en te verminderen, of ook de verschillende technologieën en strategieën waarmee het ontstaan van emissies kan worden beperkt, zoals de EGR-technologie?

3) Uitlegging van het begrip ‚manipulatie-instrument' (*defeat device*)
   a) Is een instrument waarmee elke parameter die verband houdt met het verloop van de homologatieprocedures bedoeld in verordening [nr. 715/2007] wordt gedetecteerd, met de bedoeling tijdens die procedures de werking van elk onderdeel van het emissiecontrolesysteem te activeren of naar boven toe te moduleren, teneinde de homologatie van het voertuig te verkrijgen, een ‚manipulatie-instrument' (*defeat device*) in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening [nr. 715/2007]?
   b) Zo ja, is een dergelijk manipulatie-instrument (*defeat device*) dan op grond van artikel 5, lid 2, van verordening [nr. 715/2007] verboden?
   c) Kan een instrument zoals beschreven in vraag 3, onder a), als ‚manipulatie-instrument' worden aangemerkt indien het emissiecontrolesysteem niet alleen tijdens de homologatieprocedures naar boven toe wordt geactiveerd, maar ook wanneer de precieze omstandigheden die tijdens de homologatieprocedures worden gedetecteerd om het emissiecontrolesysteem naar boven toe te moduleren, zich sporadisch voordoen in reële rijomstandigheden?

4) Uitlegging van de uitzonderingen waarin artikel 5 [van verordening nr. 715/2007] voorziet
   a) Wat valt onder de drie uitzonderingen waarin artikel 5, lid 2, van verordening [nr. 715/2007] voorziet?
   b) Is het mogelijk dat het verbod op een manipulatie-instrument (*defeat device*) waarmee de werking van elk onderdeel van het emissiecontrolesysteem specifiek tijdens de homologatieprocedures wordt geactiveerd of naar boven toe wordt gemoduleerd, om een van de drie in artikel 5, lid 2, [van deze verordening] vermelde redenen niet geldt?

c) Valt vertraging van het verouderingsproces of van de vervuiling van de motor onder de noodzaak ‚om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren', die de aanwezigheid van een manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, onder a), [van die verordening] kan rechtvaardigen?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Ontvankelijkheid

45 Vennootschap X voert aan dat het verzoek om een prejudiciële beslissing niet-ontvankelijk is, omdat, ten eerste, een antwoord van het Hof op de prejudiciële vragen voor de verwijzende rechter niet noodzakelijk is om uitspraak te kunnen doen in het hoofdgeding. In dit verband stelt zij dat een dergelijk antwoord geen invloed zou hebben op de karakterisering van de bestanddelen van het strafbaar feit van gekwalificeerde misleiding dat haar naar Frans strafrecht ten laste wordt gelegd.

46 Ten tweede is vennootschap X van mening dat het feit dat de kwalificatie van de inbreuk afhankelijk wordt gesteld van de uitlegging van verordening nr. 715/2007, schending van het legaliteitsbeginsel inzake delicten en straffen oplevert.

47 Ten derde stelt vennootschap X dat er in dit stadium geen enkel geschil bij de verwijzende rechter voorligt dat verband houdt met de gestelde vragen, zodat die vragen zuiver hypothetisch zijn. Aangezien hij nog geen standpunt heeft ingenomen over deze vragen, vormen deze slechts een verzoek om advies over regels van Unierecht.

48 Ten vierde heeft er geen uitwisseling van standpunten over de voorgelegde vragen plaatsgevonden, wat in strijd is met het beginsel van een goede rechtsbedeling.

49 Ten vijfde is vennootschap X van mening dat de gestelde vragen weliswaar de redenering van de verwijzende rechter weergeven, maar dat noch de redenen waarom de verwijzende rechter van oordeel is dat de uitlegging van de bepalingen van verordening nr. 715/2007 zinvol is voor de beslechting van het hoofdgeding, noch het verband tussen deze uitlegging en de zaak met de vereiste duidelijkheid in de verwijzingsbeslissing worden uiteengezet. Dienaangaande heeft deze vennootschap tevens gepreciseerd dat de prejudiciële vragen voorbarig waren, aangezien de feitelijke context in dit stadium van het onderzoek onvoldoende nauwkeurig was vastgesteld.

50 Er moet aan worden herinnerd dat het volgens vaste rechtspraak van het Hof in het kader van de in artikel 267 VWEU geregelde samenwerking tussen het Hof en de nationale rechterlijke instanties uitsluitend een zaak is van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid voor de te geven rechterlijke beslissing draagt, om, rekening houdend met de bijzonderheden van de zaak, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis als de relevantie van de vragen die hij aan het Hof voorlegt te beoordelen. Wanneer de gestelde vragen betrekking hebben op de uitlegging van het Unierecht, is het Hof derhalve in beginsel verplicht daarop te antwoorden [arrest van 24 november 2020, Openbaar Ministerie (Valsheid in geschrifte), C-510/19, EU:C:2020:953, punt 25 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

51 Bijgevolg geldt voor prejudiciële vragen over het Unierecht een vermoeden van relevantie. Het Hof kan slechts weigeren uitspraak te doen op een prejudiciële vraag van een nationale rechterlijke instantie wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, het vraagstuk van hypothetische aard is, of het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die noodzakelijk zijn om een nuttig antwoord te geven op de gestelde vragen [arrest van 24 november 2020, Openbaar Ministerie (Valsheid in geschrifte), C-510/19, EU:C:2020:953, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

52 In casu moet om te beginnen worden vastgesteld dat de verwijzingsbeslissing een gemotiveerde uiteenzetting bevat van de juridische en feitelijke context van het hoofdgeding, alsmede van de redenen waarom de verwijzende rechter een antwoord op de in dit geding gestelde vragen noodzakelijk acht om uitspraak te kunnen doen.

53 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt ook dat de kwalificatie als „gekwalificeerde misleiding" waarin de nationale wetgeving voorziet, voor feiten als die welke aan vennootschap X worden verweten afhangt van het antwoord op de vraag of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde software kan worden beschouwd als een „manipulatie-instrument" in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, waarvan het gebruik is verboden op grond van artikel 5, lid 2, van deze verordening.

54 In deze omstandigheden kan niet worden geoordeeld dat de gevraagde uitlegging van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding.

55 Vervolgens moet met betrekking tot de vaststelling van de bestanddelen van het strafbaar feit van gekwalificeerde misleiding naar Frans strafrecht in herinnering worden gebracht dat, aangezien het in het kader van de in artikel 267 VWEU bedoelde procedure uitsluitend aan de verwijzende rechterlijke instantie staat om het nationale recht uit te leggen en de daarin gestelde voorwaarden te onderzoeken (arrest van 13 november 2018, Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, punt 24 en aldaar aangehaalde rechtspraak), het betoog van vennootschap X op dit punt niet volstaat om het in punt 51 van het onderhavige arrest genoemde vermoeden van relevantie te weerleggen.

56 Hetzelfde geldt voor het betoog van vennootschap X inzake het legaliteitsbeginsel inzake delicten en straffen. Verordening nr. 715/2007 bevat namelijk geen strafsancties, zodat dit beginsel irrelevant is voor de beoordeling van de ontvankelijkheid van het onderhavige verzoek om een prejudiciële beslissing.

57 Ten slotte faalt het betoog van vennootschap X dat er geen uitwisseling van standpunten over de voorgelegde prejudiciële vragen heeft plaatsgevonden, aangezien artikel 267 VWEU de verwijzing naar het Hof niet afhankelijk stelt van de contradictoire aard van de procedure waarin de nationale rechter prejudiciële vragen stelt [arrest van 16 juli 2020, Governo della Repubblica italiana (Status van de Italiaanse vrederechters), C-658/18, EU:C:2020:572, punt 63].

58 Bijgevolg is het verzoek om een prejudiciële beslissing ontvankelijk.

Ten gronde

Eerste vraag

59 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat software die is ingebouwd in het motormanagementsysteem of die op dit systeem inwerkt, een „constructieonderdeel" in de zin van deze bepaling vormt.

60 Artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 definieert een „manipulatie-instrument" als „een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn".

61 Deze bepaling geeft dus geen definitie van het begrip „constructieonderdeel".

62 In dit verband is het vaste rechtspraak van het Hof dat de betekenis en de draagwijdte van begrippen waarvoor het Unierecht geen definitie geeft, moeten worden bepaald in overeenstemming met de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan, met inachtneming van de context waarin zij worden gebruikt en de doeleinden die worden nagestreefd door de regeling waarvan zij deel uitmaken (arrest van 1 oktober 2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, punt 29).

63 In de eerste plaats dient te worden opgemerkt dat de term „constructieonderdeel" in zijn gebruikelijke betekenis verwijst naar een voorwerp dat wordt vervaardigd om in een functioneel geheel te worden geïntegreerd.

64 In de tweede plaats blijkt uit artikel 3, punt 10, van deze verordening dat het in deze bepaling bedoelde begrip „manipulatie-instrument" verwijst naar „een" constructieonderdeel. In dit verband moet in navolging van de Franse regering en de Commissie worden geoordeeld dat een dergelijke definitie van „manipulatie-instrument" dus een ruime draagwijdte verleent aan het begrip „constructieonderdeel", dat zowel kan bestaan uit mechanische onderdelen als uit elektronische onderdelen die mechanische onderdelen aansturen, wanneer deze op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerken en de doelmatigheid ervan verminderen.

65 In casu blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de opening van de EGR-klep in real time wordt bediend door een motormanagementsysteem, dat een in het voertuig ingebouwd computersysteem is. Op basis van de informatie die wordt geleverd door verschillende sensoren, in het bijzonder de snelheids- of de motortemperatuursensor, stuurt dit motormanagementsysteem de actuator van de EGR-klep dus aan. De doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem hangt af van de opening van deze klep, die wordt bediend door de broncode van de software in het motormanagementsysteem.

66 Voor zover software als aan de orde in het hoofdgeding, die in het motormanagementsysteem is ingebouwd, op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid ervan vermindert, vormt deze dus een „constructieonderdeel" in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007.

67 Deze ruime uitlegging van het begrip „constructieonderdeel” wordt bevestigd door de doelstelling van verordening nr. 715/2007, die blijkens overweging 6 van deze verordening erin bestaat de NOx-uitstoot van dieselvoertuigen aanzienlijk te doen dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging.

68 Gelet op een en ander moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat software die in het motormanagementsysteem is ingebouwd of die op dit systeem inwerkt, een „constructieonderdeel” in de zin van deze bepaling vormt, voor zover de software op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid ervan vermindert.

Tweede vraag

69 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat het begrip „emissiecontrolesysteem” in de zin van deze bepaling enkel ziet op de technologieën en de zogenoemde uitlaatgasnabehandelingsstrategie die de emissies achteraf, te weten na de vorming ervan, beperken, dan wel ook op de technologieën en de strategie die, net als het EGR-systeem, de emissies vooraf, te weten tijdens het ontstaan ervan, beperken.

70 Vooraf zij eraan herinnerd dat er twee strategieën bestaan die fabrikanten op hun dieselvoertuigen kunnen toepassen om de uitstoot van verontreinigende stoffen te beperken. Dit zijn, ten eerste, de zogenaamde in de motor ingebouwde strategie, zoals het EGR-systeem, die de vorming van verontreinigende stoffen in de motor zelf beperkt, en, ten tweede, de zogenaamde uitlaatgasnabehandelingsstrategie, die de uitlaatgasemissies na de vorming ervan behandelt.

71 Verordening nr. 715/2007 bevat geen definitie van het begrip „emissiecontrolesysteem” als zodanig, maar brengt in haar preambule in herinnering dat, gelet op het door deze verordening nagestreefde doel van emissievermindering, moet worden voorzien in instrumenten die bestemd zijn om de emissies tijdens het gebruik van een voertuig te meten en dus te beheersen.

72 Volgens de in punt 62 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak moeten de betekenis en de draagwijdte van begrippen waarvoor het Unierecht geen definitie geeft, worden bepaald in overeenstemming met de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan, met inachtneming van de context waarin zij worden gebruikt en de doeleinden die worden nagestreefd door de regeling waarvan zij deel uitmaken.

73 Om te beginnen moet worden opgemerkt dat, letterlijk beschouwd, een emissiecontrolesysteem een voertuigonderdeel is dat tot doel heeft de emissies van het voertuig te beperken.

74 Dienaangaande blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat het EGR-systeem een instrument is dat uitsluitend tot doel heeft de NOx-uitstoot te verlagen en dus te beperken. Bijgevolg kan uit artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 niet worden afgeleid dat een dergelijk instrument technisch geen deel kan uitmaken van het emissiecontrolesysteem, aangezien dat instrument het mogelijk maakt om op basis van vooraf ingestelde parameters het NOx-emissievolume te regelen.

75 Deze uitlegging wordt voorts geschraagd door de context van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007. Deze bepaling – die is opgenomen in hoofdstuk I van deze verordening, dat is gewijd aan het onderwerp, het toepassingsgebied en de definities ervan – moet worden onderzocht in het

licht van de verschillende bepalingen van die verordening en het regelgevingskader voor de goedkeuring van motorvoertuigen binnen de Europese Unie, waarvan verordening nr. 715/2007 deel uitmaakt.

76 Dienaangaande moet eraan worden herinnerd dat bijlage IV, deel I, bij de kaderrichtlijn de lijst van wetgevingshandelingen bevat die de materiële voorwaarden vastleggen waaraan een motorvoertuig moet voldoen om de typegoedkeuring te verkrijgen. Verordening nr. 715/2007 is opgenomen in deze bijlage en bepaalt in artikel 5 ervan dat de fabrikanten hun voertuigen zo uitrusten dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen. Dit artikel legt specifieke technische vereisten voor de beheersing van emissies op, die door verordening nr. 692/2008 zijn vastgesteld. Laatstgenoemde verordening verwijst voor bepaalde technische vereisten betreffende de typegoedkeuring van voertuigen op haar beurt naar VN/ECE-reglement nr. 83.

77 Wat in de eerste plaats verordening nr. 715/2007 betreft, bepaalt artikel 4, lid 2, ervan dat de door de fabrikant genomen technische maatregelen zo moeten zijn dat is gewaarborgd dat onder andere de uitlaatemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. In dit verband is het begrip „uitlaatemissies” in artikel 3, punt 6, van deze verordening gedefinieerd als „de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes”.

78 Deze bepalingen leggen dus enkel het door de fabrikanten te bereiken doel vast, namelijk de uitlaatemissies beperken, zonder de middelen te preciseren om dit doel te bereiken.

79 Bijgevolg moet artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, bezien in het licht van de andere bepalingen van deze verordening, aldus worden uitgelegd dat het begrip „emissiecontrolesysteem” niet de technologieën en de strategie uitsluit die de emissies vooraf, namelijk tijdens het ontstaan ervan, beperken.

80 In de tweede plaats moet worden opgemerkt dat VN/ECE-reglement nr. 83, in het bijzonder punt 2.16 ervan, ook verwijst naar het begrip „emissiebeperkingssysteem”, zonder evenwel te preciseren of dit begrip verwijst naar maatregelen die worden genomen om emissies te behandelen na de vorming ervan, dan wel naar maatregelen die bedoeld zijn om de vorming ervan te beperken.

81 Deze bepaling definieert de „manipulatievoorziening” immers in vergelijkbare bewoordingen als die van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007. Uit dat punt 2.16 kan dan ook niet worden afgeleid dat het „emissiebeperkingssysteem” in de zin van deze bepaling enkel de technologieën en de strategie omvat die de uitlaatemissies beperken na de vorming ervan, en niet de technologieën en de strategie die bedoeld zijn om de vorming ervan te beperken.

82 Voorts is in punt 7.3.1.2 van VN/ECE-reglement nr. 83, met als opschrift „Systeem tegen verontreiniging”, bepaald dat het EGR-systeem een van de parameters ervan is. Uit deze bepalingen blijkt dus dat het EGR-systeem onder het begrip „emissiebeperkingssysteem” valt.

83 In de derde plaats is het weliswaar zo dat volgens artikel 2, punt 18, van verordening nr. 692/2008 onder „systeem voor emissiebeheersing” wordt verstaan „in verband met het OBD-systeem, het elektronische motormanagement en alle emissiegerelateerde onderdelen van het uitlaat- en het verdampingssysteem die ingangssignalen leveren aan of uitgangssignalen ontvangen van het

motormanagement" en dat deze verordening talrijke bepalingen bevat die betrekking hebben op de verschillende emissiebehandelingssystemen die zich in het uitlaatsysteem van voertuigen bevinden en deze als „systeem voor emissiebeheersing" aanmerkt, maar noemt deze verordening onder dezelfde noemer ook in de motor ingebouwde systemen die beogen de vorming van emissies te beperken. In dat opzicht maakt aanhangsel 2 bij bijlage XI bij deze verordening in de lijst van de systemen voor emissiebeheersing uitdrukkelijk melding van uitlaatgasrecirculatie. Daarop heeft het EGR-systeem juist betrekking.

84 Voorts moet in herinnering worden gebracht dat in de procedures voor typegoedkeuring van motorvoertuigen het emissieniveau altijd wordt gemeten aan de uitgang van de uitlaat, zoals blijkt uit bijlage 3 bij verordening nr. 692/2008. Derhalve kan er geen onderscheid worden gemaakt tussen de strategie die uitlaatgasemissies na de vorming ervan beperkt en de strategie die bedoeld is om de vorming ervan te beperken.

85 Bijgevolg blijkt uit de context van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 dat het begrip „emissiecontrolesysteem" zowel de technologieën en de in de motor van voertuigen ingebouwde strategie omvat die beogen de emissies na de vorming ervan te beperken, als die welke beogen de vorming ervan te beperken.

86 Ten slotte wordt een dergelijke uitlegging ook bevestigd door de doelstelling van verordening nr. 715/2007 om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen.

87 Zoals in overweging 1 van verordening nr. 715/2007 is uiteengezet, moeten de technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies immers worden geharmoniseerd om met name dit doel te verwezenlijken. Voorts staat in overweging 5 van deze verordening te lezen dat, om de luchtkwaliteitsdoelstellingen in de Europese Unie te halen, onverminderd moet worden gestreefd naar vermindering van voertuigemissies. Overweging 6 van die verordening preciseert dat met name de NOx-uitstoot van dieselvoertuigen aanzienlijk moet dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging.

88 Volgens artikel 4 van verordening nr. 715/2007 dient de fabrikant aan te tonen dat de door hem genomen technische maatregelen waarborgen dat met name de uitlaatemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt.

89 De uitlegging van het begrip „emissiecontrolesysteem" als bedoeld in artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, volgens welke dit begrip ziet op zowel de technologieën en de in de motor van voertuigen ingebouwde strategie die beogen de emissies na de vorming ervan te beperken als die welke bedoeld zijn om de vorming ervan te beperken, strookt derhalve met het doel van deze verordening. Zoals de advocaat-generaal in punt 106 van haar conclusie heeft opgemerkt, zou verordening nr. 715/2007 immers een aanzienlijk deel van haar nuttige werking verliezen indien de draagwijdte van dit begrip zou worden beperkt tot louter de technologieën en de strategie die de uitlaatgasemissies na de vorming ervan beperken.

90 Gelet op de voorgaande overwegingen moet op de tweede vraag worden geantwoord dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat het begrip „emissiecontrolesysteem" in de zin van deze bepaling ziet op zowel de technologieën en de

zogenoemde uitlaatgasnabehandelingsstrategie die de emissies achteraf – te weten na de vorming ervan – beperken als de technologieën en de strategie die, net als het EGR-systeem, de emissies vooraf – te weten tijdens het ontstaan ervan – beperken.

Derde vraag, onder a) en c)

91 Met zijn derde vraag, onder a) en c), wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in deze verordening bedoelde goedkeuringsprocedures, met de bedoeling de prestaties van het emissiecontrolesysteem tijdens deze procedures te verbeteren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een „manipulatie-instrument" in de zin van deze bepaling is, zelfs indien een dergelijke verbetering sporadisch ook kan worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden.

92 In herinnering moet worden gebracht dat voertuigen in het kader van de goedkeuring met betrekking tot de emissie van verontreinigende stoffen worden getest volgens het snelheidsprofiel NEDC, dat bestaat uit vier achtereenvolgende rijcycli in de stad en daarna een rijcyclus buiten de stad, die in een laboratorium worden uitgevoerd. Aan de hand daarvan kan met name worden nagegaan of de hoeveelheid uitgestoten NOx lager ligt dan de in verordening nr. 715/2007 vastgestelde drempel. De testcycli voor de emissies van voertuigen in het kader van deze procedure zijn niet gebaseerd op reële rijomstandigheden.

93 De in het hoofdgeding aan de orde zijnde software maakt het mogelijk om de parameters te herkennen die overeenkomen met die van de tests die volgens het NEDC-profiel in een laboratorium worden verricht en, in voorkomend geval, de opening van de EGR-klep te vergroten om een groter deel van de uitlaatgassen terug te leiden naar het inlaatspruitstuk en aldus de emissies van het geteste voertuig te verminderen. Deze software maakt het dus mogelijk om de werking van de EGR-klep te versterken zodat de emissies de in verordening nr. 715/2007 bepaalde grenswaarden in acht nemen. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat wanneer die software het NEDC-profiel niet herkent en daardoor meent dat het voertuig zich in normale gebruiksomstandigheden bevindt, er hogere NOx-emissies dan tijdens de testfase worden vastgesteld, die daarenboven niet voldoen aan de grenswaarden van verordening nr. 715/2007.

94 Volgens vaste rechtspraak van het Hof moet bij de uitlegging van een Unierechtelijke bepaling niet enkel rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en met de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt (arrest van 18 november 2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, punt 39 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

95 Om te beginnen volgt uit de bewoordingen van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 dat een manipulatie-instrument beoogt „de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem [te verminderen] onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn".

96 Uit de bewoordingen van deze bepaling zou dus kunnen worden afgeleid dat een instrument, zoals het in het hoofdgeding aan de orde zijnde EGR-systeem, dat wordt ingebouwd om te waarborgen dat de emissies in overeenstemming met verordening nr. 715/2007 worden beperkt, zowel tijdens de goedkeuringstest in een laboratorium als bij het gebruik van het voertuig onder normale omstandigheden operationeel moet zijn.

97 Wat vervolgens de context van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 betreft, blijkt uit punt 77 van het onderhavige arrest dat overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening de door de fabrikant genomen technische maatregelen zo moeten zijn dat is gewaarborgd dat met name de uitlaatemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. Voorts bepaalt artikel 5, lid 1, van die verordening dat de fabrikanten hun voertuigen zo moeten uitrusten dat de onderdelen die inwerken op de emissies, ervoor zorgen dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden kan voldoen aan de emissiegrenswaarden die in die verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan zijn vastgelegd.

98 Vastgesteld zij dat uit deze context geen elementen blijken op grond waarvan een onderscheid zou kunnen worden gemaakt tussen de werking van het litigieuze instrument tijdens de fase van de goedkeuringstest en tijdens het besturen van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden. Zoals de advocaat-generaal in punt 124 van haar conclusie heeft opgemerkt, zou het inbouwen van een instrument dat er louter toe strekt te waarborgen dat de bij verordening nr. 715/2007 voorgeschreven emissiegrenswaarden uitsluitend tijdens de fase van de goedkeuringstest worden nageleefd, immers in strijd zijn met de verplichting te waarborgen dat de emissies onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt.

99 Bijgevolg moet artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus worden uitgelegd dat software als die in het hoofdgeding, die het emissieniveau van de voertuigen wijzigt afhankelijk van de herkende rijomstandigheden en de naleving van de emissiegrenswaarden slechts waarborgt wanneer deze omstandigheden overeenstemmen met die welke tijdens de goedkeuringsprocedure van toepassing zijn, een „manipulatie-instrument” in de zin van deze bepaling is. Een dergelijk instrument vormt dus een manipulatie-instrument, ook al kan de verbetering van de prestaties van het emissiecontrolesysteem sporadisch ook worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden.

100 Deze uitlegging wordt ten slotte bevestigd door de doelstelling van verordening nr. 715/2007, die blijkens de punten 86 en 87 van het onderhavige arrest erin bestaat de NOx-uitstoot aanzienlijk te verminderen en een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen.

101 Aan deze uitlegging wordt immers niet afgedaan door het feit dat de omstandigheden waarin voertuigen normaal worden gebruikt – zoals blijkt uit de verwijzingsbeslissing – bij wijze van uitzondering kunnen overeenkomen met de tijdens de goedkeuringsprocedures toegepaste rijomstandigheden en de prestaties van het betrokken instrument aldus sporadisch kunnen verbeteren, aangezien de doelstelling van vermindering van de NOx-uitstoot gewoonlijk niet wordt bereikt onder normale gebruiksomstandigheden.

102 Gelet op een en ander moet op de derde vraag, onder a) en c), worden geantwoord dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in deze verordening bedoelde goedkeuringsprocedures, met de bedoeling de prestaties van het emissiecontrolesysteem tijdens deze procedures te verbeteren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een „manipulatie-instrument” in de zin van deze bepaling is, zelfs indien een dergelijke verbetering sporadisch ook kan worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden.

Derde vraag, onder b), en vierde vraag

103 Vooraf zij opgemerkt dat de derde vraag, onder b), en de vierde vraag betrekking hebben op alle uitzonderingen van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt evenwel dat de uitzonderingen van artikel 5, lid 2, onder b) en c), van deze verordening irrelevant zijn voor de beslechting van het hoofdgeding. Artikel 5, lid 2, onder b) en c), hoeft dan ook niet te worden uitgelegd.

104 Met deze vragen wenst de verwijzende rechter dus in wezen te vernemen of artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument als aan de orde in het hoofdgeding, dat de prestaties van het systeem ter beheersing van de emissies van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert ten opzichte van die welke in normale gebruiksomstandigheden worden vastgesteld, onder de in deze bepaling vastgestelde uitzondering op het verbod van dergelijke instrumenten kan vallen, aangezien dat instrument veroudering of vervuiling van de motor helpt te voorkomen.

105 Volgens artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 is het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, verboden. Op dit verbod bestaan echter drie uitzonderingen, waaronder de uitzondering die is opgenomen onder a), volgens welke dit verbod niet geldt indien „het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren”.

106 Vastgesteld zij dat de begrippen „schade” en „ongeval” niet zijn gedefinieerd in artikel 5 van verordening nr. 715/2007 en evenmin in de andere artikelen van die verordening.

107 In herinnering moet worden gebracht dat uit de in punt 62 van dit arrest aangehaalde vaste rechtspraak volgt dat, bij gebreke van enige definitie van deze begrippen in verordening nr. 715/2007, de betekenis en de draagwijdte van deze termen moeten worden bepaald in overeenstemming met de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan, met inachtneming van de context waarin zij worden gebruikt en de doeleinden die worden nagestreefd door de regeling waarvan zij deel uitmaken.

108 In de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan verwijst de term „ongeval”, zoals de advocaat-generaal in punt 135 van haar conclusie heeft opgemerkt, naar een onvoorziene, plotselinge gebeurtenis die tot schade of een gevaar leidt, zoals letsel of de dood. De term „schade” verwijst op zijn beurt naar een nadeel dat in de regel een hevige of plotselinge oorzaak heeft.

109 Een manipulatie-instrument dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem vermindert, is bijgevolg gerechtvaardigd voor zover het overeenkomstig artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 ervoor zorgt dat de motor wordt beschermd tegen plotselinge en uitzonderlijke schade.

110 Dienaangaande moet worden opgemerkt dat de vervuiling en de veroudering van de motor niet kunnen worden beschouwd als een „ongeval” of „schade” in de zin van deze bepaling, aangezien deze gebeurtenissen – zoals de Commissie opmerkt – in beginsel voorzienbaar zijn en inherent zijn aan de normale werking van het voertuig.

111 Deze uitlegging wordt gestaafd door de context van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007, dat voorziet in een uitzondering op het verbod om manipulatie-instrumenten te gebruiken die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, alsook door de doelstelling van die verordening. Elke uitzondering moet immers strikt worden uitgelegd, zodat de nuttige werking ervan wordt gewaarborgd en het doel ervan wordt geëerbiedigd (zie naar analogie arrest van 3 september 2014, Deckmyn en Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, punten 22 en 23).

112 Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet strikt worden uitgelegd, aangezien het een uitzondering vormt op het verbod om manipulatie-instrumenten te gebruiken die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen.

113 Een dergelijke uitlegging wordt tevens geschraagd door de doelstelling van verordening nr. 715/2007, die erin bestaat een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en de luchtkwaliteit in de Unie te verbeteren, hetgeen betekent dat de NOx-uitstoot gedurende de hele normale levensduur van voertuigen daadwerkelijk moet worden beperkt. Het in artikel 5, lid 2, van deze verordening vastgestelde verbod zou volledig worden uitgehold en zou elke nuttige werking verliezen indien de fabrikanten motorvoertuigen met dergelijke instrumenten zouden mogen uitrusten met het enkele doel, de motor te beschermen tegen vervuiling en veroudering.

114 Zoals de advocaat-generaal in punt 146 van haar conclusie heeft opgemerkt, kunnen derhalve enkel onmiddellijke schaderisico's die tijdens het rijden met het voertuig een concreet gevaar opleveren, het gebruik van een manipulatie-instrument rechtvaardigen.

115 Gelet op de voorgaande overwegingen moet op de derde vraag, onder a), en op de vierde vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument als aan de orde in het hoofdgeding, dat de prestaties van het systeem ter beheersing van de emissies van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert om de bij deze verordening vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus de goedkeuring voor deze voertuigen te verkrijgen, niet kan vallen onder de in deze bepaling vastgestelde uitzondering op het verbod van dergelijke instrumenten die betrekking heeft op de bescherming van de motor tegen schade of ongevallen en op de veilige werking van het voertuig, ook al helpt het instrument veroudering of vervuiling van de motor te voorkomen.

Kosten

116 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Tweede kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie moet aldus worden uitgelegd dat software die in het motormanagementsysteem is ingebouwd of die op dit systeem**

inwerkt, een „constructieonderdeel” in de zin van deze bepaling vormt, voor zover de software op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid ervan vermindert.

2) **Artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat het begrip „emissiecontrolesysteem” in de zin van deze bepaling ziet op zowel de technologieën en de zogenoemde uitlaatgasnabehandelingsstrategie die de emissies achteraf – te weten na de vorming ervan – beperken als de technologieën en de strategie die, net als het systeem van uitlaatgasrecirculatie, de emissies vooraf – te weten tijdens het ontstaan ervan – beperken.**

3) **Artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in deze verordening bedoelde goedkeuringsprocedures, met de bedoeling de prestaties van het emissiecontrolesysteem tijdens deze procedures te verbeteren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een „manipulatie-instrument” in de zin van deze bepaling is, zelfs indien een dergelijke verbetering sporadisch ook kan worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden.**

4) **Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument als aan de orde in het hoofdgeding, dat de prestaties van het systeem ter beheersing van de emissies van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert om de bij deze verordening vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus de goedkeuring van deze voertuigen te verkrijgen, niet kan vallen onder de in deze bepaling vastgestelde uitzondering op het verbod van dergelijke instrumenten die betrekking heeft op de bescherming van de motor tegen schade of ongevallen en op de veilige werking van het voertuig, ook al helpt het instrument veroudering of vervuiling van de motor te voorkomen.**

ondertekeningen